学术专论

商办何以成功：清末浙江铁路公司的集资与运营（1905—1911）

朱冰冰　赵思渊

［摘要］ 晚清时期，对于铁路公司一类与公众利益关系密切的企业组织形式，如何形成与既有的王朝体制相互协调的政治经济结构，是商办铁路所面临的困难。浙江铁路公司坚持以“商办”为宗旨，依照西方公司形式进行组织架构，充分整合股东关系网络，带动商业信用融资，并努力将当地民众的民族主义热情转化为经济行为，尝试在本土商业逻辑下发展市场经济秩序。邮传、外务两部则在与浙江铁路公司围绕借款合理性、事务干预权等问题的历次争论过程中，逐渐形成了“官治”的立场。商办与官治的逻辑冲突显示出近代中国建立市场经济秩序之曲折复杂的深层原因。

[关键词] 浙江铁路公司　铁路自办　《公司律》　汤寿潜　盛宣怀

[中图分类号] K257.2 [文献标识码] A [文章编号] 1002－8587（2025）－03－0131－017

铁路公司是晚清建设实业风潮中最为瞩目的产业部门。不论从现代化视角或革命史视角来看，铁路建设都具有重要意义。在清末国人铁路建设中，浙江铁路公司[①]是唯一完全依靠本地商人资本组建公司、修筑铁路、通车营运，盈利也最多。浙江铁路公司的集资与运营，显示出中国本土商业力量推动产业现代化的一种可能路径。这就使得我们重新思考，即使在 20 世纪初巨大的内外压力下，中国本土的商业传统仍然蕴含着巨大的力量，并且能够与现代产业结构有机结合。这意味着，更深入地分析浙江铁路公司的历史经验，将能够从不同的角度揭示出中国经济现代化的内在模式及其本土路径。

铁路建设在近代中国经济史中的重要性早已为前人研究所揭示。关于铁路公司的组织形态、

［收稿日期］ 2023－12－01

［作者简介］ 朱冰冰（1999—　），女，上海交通大学人文学院历史系硕士研究生，上海 200240，zbb2022@sjtu.edu.cn；赵思渊（1985—　），男，上海交通大学人文学院历史系教授，上海 200240，titaner@sjtu.edu.cn

① 浙江铁路公司全称“商办浙江全省铁路有限公司”，简称浙江全省铁路有限公司、浙江铁路公司、浙路公司等。

股权结构、集资形式都已有所讨论。[①] 筹办铁路公司的地方商人群体以及核心股东亦已有相关讨论。[②] 在中外关系史的脉络中，铁路公司与外债、民族主义运动的密切关系亦为学界所关注。[③] 近代民族主义与商办铁路的关系作为中国近代史的核心议题，已受到深入研究。保路运动史的研究尤为丰富，其主要聚焦于政治现代化的逻辑，“浙路运动”亦是其中的重要议题。[④] 而商办铁路公司的集资与运营，则从经济史视角为这一议题提供了有益补充。[⑤]

浙江铁路公司于清末“保路权、兴实业”的浪潮中应运而生。全国范围内铁路公司创办热潮蓬勃兴起，其中性质亦多为商办。[⑥] 但各省铁路公司在实际经营中出现了诸多问题，难以完成建设。四川与两湖的本土商人在资本构成与投资意愿方面出现分歧，导致川汉、湘路等铁路公司未能实现独立集资筹股，不得不采取“以捐代股”等方式集资。在北方，黑省、同蒲、河南等铁路公司都在筹款中遇到困难，铁路建设实际进展颇为有限。同时，商办铁路公司还面对欧洲列强的干涉，以及清政府直接介入路务带来的影响，粤汉、赣路等铁路都因此一度中断建设。

正因此，浙江铁路公司在近代中国本土产业发展的历史经验就更显得弥足珍贵。截至 1911 年，浙江铁路公司在浙江全省集资 827 万余元，成为同时期唯一一个实收股额远超预筹股额的商办铁路公司。在实际成果上，1907 年至 1913 年累计盈余约 195.6 万元，营业额为所有商办铁路公司之首。[⑦]

浙江铁路公司成功的社会基础是当地长期发展的工商业力量，以及地方自治带来的政治动

---

① 闵杰：《浙路公司的集资与经营》，《近代史研究》1987 年第 3 期；宓汝成：《中国近代铁路发展史上民间创业活动》，《中国经济史研究》1994 年第 1 期；尹铁：《晚清商办铁路公司的集资问题》，《浙江学刊》2007 年第 4 期；鲜于浩：《试论川路租股》，《历史研究》1982 年第 2 期；马陵合：《晚清商办铁路公司中官商关系的影响因素透析》，《社会科学辑刊》2006 年第 6 期；全汉昇：《中国经济史研究（二）》，中华书局，2011 年；高龙：《川汉铁路租股征收问题新探》，《清史研究》2023 年第 1 期。

② 陶水木：《浙江商帮与上海经济近代化研究（1840—1936）》，上海三联书店 , 2000 年；周东华编：《汤寿潜和他的时代》，天津人民出版社，2022 年。

③ 马士著，张汇文等译：《中华帝国对外关系史》第3卷，商务印书馆,1960年；祁龙威：《论清末的铁路风潮》，《历史研究》1964 年第 2 期；宓汝成：《帝国主义与中国铁路（1847—1949）》，上海人民出版社，1980 年；闵杰：《清末两大社会运动的同步与合流》，《近代史研究》1993 年第 3 期；王致中：《中国铁路外债研究（1887—1911）》，经济科学出版社,2003 年；马陵合：《“浦口条件”：近代中国铁路借款模式的变与不变》，《中国经济史研究》2003 年第 1 期；马陵合：《清末民初铁路外债观研究》，复旦大学出版社，2004 年。

④ 黄铁琮：《1907—1908 年间江浙人民反对苏杭甬铁路借款的斗争》，《史学集刊》1957 年第 1 期；赵金钰：《苏杭甬铁路借款和江浙人民的拒款运动》，《历史研究》1959 年第 9 期；何玉畴：《清朝末年江浙人民收回苏杭甬铁路自办运动》，《历史教学》1963 年第 4 期；易惠莉：《论浙江士绅与浙路废约》，朱荫贵、戴鞍钢主编：《近代中国：经济与社会研究》，复旦大学出版社，2006 年；陈晓东：《沪杭甬铁路风潮中浙路公司的维权斗争》，《苏州大学学报（哲学社会科学版）》2008 年第 5 期；赵晓红：《从反帝到反清 : 由浙路运动看辛亥革命之社会基础》，《浙江社会科学》2011 年第 11 期；李玉：《试论晚清政府的“失信”：从上海股市到“保路运动”》《四川大学学报（哲学社会科学版）》2011 年第 6 期；张玲玉：《浙路风潮中的诸权之争》，《法学研究》2022 年第 5 期。

⑤ 另有学者探讨了近代“经济民族主义”与商办铁路兴起之间的关系：萧功秦：《清末“保路运动”的再反思》，《战略与管理》1996 年第 6 期；马陵合：《经济民族主义的悖论——关于近代中国对铁路外债认识历程的思考》，《天津社会科学》2003 年第 3 期；李玉：《晚清经济民族主义思潮与资本动员》，《河南大学学报（社会科学版）》2012 年第 6 期；冯筱才：《在商言商：政治变局中的江浙商人》，上海教育出版社，2019 年。

⑥ 1903 年至 1910 年间全国创设的铁路公司有川汉铁路有限公司、潮汕铁路公司、新宁铁路公司、湖南全省枝路总公司、江西全省铁路总公司、滇蜀铁路总公司、安徽全省铁路有限公司、同蒲铁路公司、浙江全省铁路有限公司、福建全省铁路有限公司、陕西铁路有限公司、湖北商办粤汉川汉铁路股份有限公司、广东全省粤汉铁路总公司、江苏省铁路股份有限公司、湖南全省铁路有限公司、广西铁路公司、黑龙江齐昂铁路公司、河南铁路公司。参见宓汝成编 :《中国近代铁路史资料（1863—1911）》第 3 册，中华书局，1963 年，第 1147−1148 页；章开沅主编：《中国经济史》，高等教育出版社，2002 年，第 219 页。

⑦《浙路公司老股分籍表》《浙路公司新股分籍表》，《商办全浙铁路有限公司报告》，宣统三年，上海图书馆藏；汪敬虞主编：《中国近代经济史（1895—1927）》，人民出版社，2000 年，第 2005−2006 页。

员网络。1905年至1911年间，浙江铁路公司由浙江商人推动创办，获得邮传部资助，又取得本地民众集资。汤寿潜及浙江商人与邮传部及盛宣怀、外务部及英方投资之间，先后合作、谈判而又冲突、破裂。清政府“官治”原则与浙江商人利益发生冲突，英方借款由于亏耗严重又造成邮传部及浙江铁路公司巨额亏损。浙江铁路公司的建设过程显示出，清末的本土产业发展过程中，“官治”原则、地方商人力量、外债与亏耗、民族主义运动四个因素相互交织，如何对这一历史过程进行更为整体的分析，还需要对其经营细节进行更为深入的分析。

一、奉旨商办：浙江铁路公司的创办与前期集资

苏杭甬铁路原为英商承修的中国“五路”之一。比利时、俄国、法国取得中国卢汉借款利益之后，英国为了巩固自身在长江流域的“势力范围”，向中国索取“五路筑路权”。这一主张要求中国政府允许英国公司承修铁路，由当时的英国驻华公使窦纳乐于1898年与总理衙门进行交涉确立。①

在此背景下，1898年10月，督办铁路总公司大臣盛宣怀与怡和洋行签订《苏杭甬铁路草合同》四款，其中第三款规定“怡和洋行当从速代银公司派工程司测勘第一款中所指各路”，② 以敦促怡和洋行尽快勘路。不过此时怡和洋行与中英公司③对于勘路一事并不重视，对于浙江商人来说，这正是筹措铁路自办，夺回路权的重要契机。1903年，浙江宁波商人李厚祐申请办理杭州湖墅至江干的一段铁路。④ 同年盛宣怀再次函告中英公司代理人璧利南（Byron Brenan），令限期六个月对苏杭甬铁路进行勘估，否则以前草合同“不废而自废”。⑤

与此同时，在清末新政的大背景下，清政府也出台了一系列有关铁路建设的法令。1903年12月，清政府颁布《铁路简明章程》，其中第二条明确华、洋铁路修造需遵照该章程办理：“无论华、洋官商，禀请开办铁路，均应按照本部奏定章程办理……至经部批准开办后，并应悉照本部奏定之公司条律，不得有所违背。”⑥ 第六条主要针对筹资股权问题，明确规定“集股总以华股获占多数为主，不得已而附搭洋股，则以不逾华股之数为限”。⑦ 第八条则规定了铁路公司办事的独立权，“无论华公司附搭洋股者，洋公司附搭华股者，地方官均应一体保护，惟不得干预公司办事之权”。⑧ 该章程的颁布为民间集资修筑铁路提供了重要制度保障，显示出清政府在筹备新政、鼓励实业背景下对于民间自办铁路的支持。

1904年1月，清政府颁布《钦定大清商律》，该律由《商人通例》和《公司律》组成。前述《铁路简明章程》第二条规定“华、洋官商”建造铁路都需遵循即将制定的“公司条律”。《钦定大清商律》的出台，正是为此做好了法律上的保障。其中《公司律》依照西式股份公司组织模式进行设计，就公司类型、创办规则、股份、股东等内容进行了较为详细的规定。⑨ 但由于清政

---

① 宓汝成：《帝国主义与中国铁路（1847—1949）》，第73–75页。

② 《苏杭甬铁路档》，浙江省政协文史资料委员会、杭州师范大学民国浙江史研究中心编：《辛亥革命浙江史料汇编》第3册，国家图书馆出版社，2011年，第195页。

③ 中英公司（British and Chinese Corporation），又称中英银公司，是1898年由汇丰银行及怡和洋行等英商出资成立的金融投资机构，主要经营对华铁路贷款等业务。

④ 汪康年著，匡淑红编选、校点：《穰卿随笔》，中共中央党校出版社，1998年，第55页。

⑤ 《浙省同乡京官致盛宣怀函》，浙江省辛亥革命史研究会、浙江省图书馆编：《辛亥革命浙江史料选辑》，浙江人民出版社，1981年，第253页。

⑥ 《〈铁路简明章程〉二十四条》，宓汝成编：《中国近代铁路史资料（1863—1911）》第3册，第926页。

⑦ 《〈铁路简明章程〉二十四条》，宓汝成编：《中国近代铁路史资料（1863—1911）》第3册，第926页。

⑧ 《〈铁路简明章程〉二十四条》，宓汝成编：《中国近代铁路史资料（1863—1911）》第3册，第926页。

⑨ 《商部奏定〈商律〉》，上海商务印书馆编译所编，洪佳期等点校：《大清新法令（1901—1911）》（点校本）第4卷，商务印书馆，2011年，第171–188页。

府谋求改革心切，该法律对现代股份公司的组织、运营方面的规定较为粗略。这使得之后浙江铁路公司与邮传部、外务部之间围绕铁路公司是否适用于《公司律》的争辩变得更加复杂。但总体上，前述制度激励为浙江商人创办铁路公司提供了有利的政治环境。

1905 年，曾投资粤汉铁路的美华合兴公司的美国商人倍次（A. W. Bash）“因湘鄂粤三省士商协力抵制风潮激烈，挽回无术，乃作失之东隅收之桑榆之想，忽向浙省当道索办浙赣铁路，自杭州筑至衢州之常山，以江西边界为终点”。① 美商此时对于浙江铁路的兴趣进一步引起了浙江商人的警惕。加之前述相关立法条件与自办形势已经具备，浙江商人汤寿潜、刘锦藻、严信厚、李厚祐、朱葆三等人由此加紧苏杭甬铁路的商办筹措。

1905 年 7–9 月间，以汤寿潜为代表的浙江绅商成立浙江铁路公司，并获得清廷批准，“浙江全省铁路，业经商部奏准，由绅民自办”。② 而浙江铁路公司能否真正实现完全商办的目标，最先需要解决的便是前订《苏杭甬铁路草合同》问题。浙籍京官、御史朱锡恩上奏请撤废该合同：

> 惟查此路已于光绪二十四年经督办卢汉铁路盛宣怀与英商订立《苏杭甬草合同》四条……尤幸此项草合同延及七年，至今未定正约。查欧西国法律，凡契约成后，此一造并未实行，彼一造即可声明作废。是此项草合同即非浙省自办，亦应援例作废。③

此时清政府对于商民自办持支持态度，并于同年发布的撤废草约上谕中写明：“所有前与英商订立《苏杭甬草合同》，著责成盛宣怀，赶紧磋商，务期收回自办，毋得借词延宕，并著聂缉椝会同妥速筹办，以重路政而保利权。”④

在清政府责成盛宣怀与英商进行谈判的同时，浙江商人已加紧推动公司建设。浙江铁路公司的组织架构基本依据《公司律》设置，公司内部设有完备的董事会、查账人组织，并进行董事选举。《商办浙江全省铁路有限公司章程》明确规定了董事会组织架构：

> 董事应由持股百股以上的股东担任，查账人应由持股 50 股以上股东担任。董事、查账人均由出席股东大会股东选举产生。查账人单独向股东大会报告查账情况，但无权干涉总理、副总理及董事履职。董事和查账人的任期一年。董事缺员 4 人，查账人缺员 1 人的情况下，应在下一次股东大会上予以补选。⑤

自 1905 年开办至 1911 年，浙江铁路公司每届股东会实际选举董事人数基本为十位或十一位，查账人固定为五位。从地域上看，董事会成员大多集中在绍兴、宁波、湖州、杭州、嘉兴五府，其中以绍兴为最多。⑥ 如图 1 所示，股份认缴过程中，绍兴、宁波、湖州、杭州、嘉兴五府也是认购最为活跃的地区，集股数额远超浙江其他府县。

---

① “中华民国史事纪要编辑委员会”编：《中华民国史事纪要（初稿）：民国纪元前七年（一九〇五）五月至八月》，“中华民国史料研究中心”，1975 年，第 519 页。

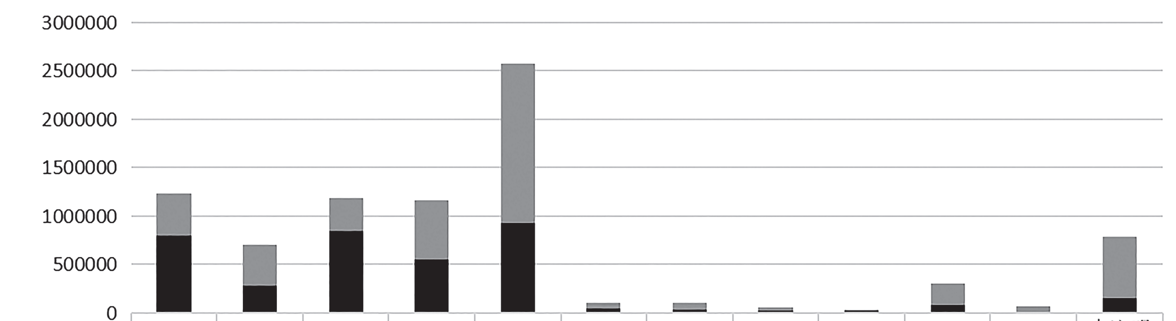
② 《纪浙绅集议自办全浙铁路事》，《申报》1905 年 7 月 25 日，第 4 版；《苏杭甬铁路档》，浙江省政协文史资料委员会、杭州师范大学民国浙江史研究中心编：《辛亥革命浙江史料汇编》第 3 册，第 221 页。

③ 宓汝成编：《中国近代铁路史资料（1863—1911）》第 3 册，第 1003 页。

④ 《苏杭甬铁路档》，浙江省政协文史资料委员会、杭州师范大学民国浙江史研究中心编：《辛亥革命浙江史料汇编》第 3 册，第 221 页。

⑤ 《商办浙江全省铁路有限公司章程》，杭州市政协文史委员会、杭州文史研究会编：《杭州文史》第 6 辑，杭州出版社，2017 年，第 93 页。

⑥ 《纪浙路股东开会详情》，《申报》1906 年 10 月 31 日，第 3 版；《浙路股东第二日会议详纪》，《申报》1907 年 5 月 23 日，第 5 版；《浙路股东临时会纪事》，《申报》1908 年 6 月 16 日，第 5 版；《浙路第四届股东大会续志》，《申报》1909 年 7 月 15 日，第 11 版；《全浙铁路第五届年会记事》，《申报》1910 年 6 月 21 日，第 10 版；《浙路股东会第二日延会真相》，《申报》1911 年 3 月 29 日，第 10 版。



	杭州	嘉兴	湖州	宁波	绍兴	台州	金华	衢州	严州	温州	处州	未注明府县
新股/元	425790	431523	345870	608475	1640238	59488	70075	36420	6868	218896	54243	627026
老股/元	801490	276050	837900	552980	927240	48010	29930	16960	15120	80490	13240	152750

图 1　1905—1911 年浙江全省分府集股数

资料来源：《浙路公司老股分籍表》《浙路公司新股分籍表》,《商办全浙铁路有限公司报告》，宣统三年，上海图书馆藏。

浙江铁路公司的董事会主要由浙西与浙东的纺织业、金融业商人构成，同时也有一些具有举人以上功名的士绅参与，显示出本地商业力量与地方士绅的结合。董事会成员中杭州的吴雷川、嘉兴的张元济、湖州的蒋汝藻、绍兴的孙问清等人都曾获得功名，并且多人取得过进士功名。同时，浙西、浙东经济实力雄厚的绅商富户也成为投资主力。“杭、嘉、湖、宁、绍不乏殷富绅商，现已各劝其乡认集大宗。”[1] 杭州府的王达夫、蒋海筹、胡藻青、章振之，湖州府的邱寅叔、张宝善、邢传经，宁波府的樊时勋、叶又新、朱葆三、李厚祐等人的单次购买的股本皆在一万元之上，并且多人曾入选公司董事会。[2]

这其中，宁波、绍兴的商人以严信厚、樊时勋等人为代表，活跃于上海的金融业。严信厚以钱庄业起家，具有一定资本积累后对于银行业、保险业等领域多有投资。[3] 樊时勋曾经营义昌成五金号，在五金和军需贸易领域崭露头角。[4] 此后，同样来自浙东的虞洽卿、周金箴、张让三等著名工商业人士也纷纷参与到浙路公司的集股之中。

浙江铁路公司中的浙西纺织业商人以公司副理刘锦藻与杭州丝商蒋海筹为核心。湖州府南浔镇以丝业发达著称，当地形成了许多以经营丝业为主的富商大户，清代时当地“四象八牛七十二狗”[5] 的说法广为流传。刘家、张家、顾家、庞家因经济实力最为雄厚被称为“四象”，刘锦藻即来自当地财力最巨的刘氏家族。刘锦藻与汤寿潜关系良好，汤寿潜曾为刘锦藻撰写家传，盛称其家族影响力，“通奉力微心雄，趋时若鸷鸟之发，营生若伊吕之谋。不数年，业翔起。当同治初，已殖财数十万，号巨富”。[6] 刘锦藻家族资本丰厚，又在当地通过建设义塾、书院、育婴堂等积累了广泛的社会威望，所以他被推选为公司副理，与汤寿潜共同筹措资金，主持公司运营。在刘锦藻的号召下，湖州其他丝织业富商也纷纷入股，“四象八牛七十二狗”家族的张宝

---

① 《全浙绅商特开大会集议苏杭甬铁路事》,《申报》1905 年 11 月 12 日，第 3 版。

② 渠：《浙路股东开会续记》,《申报》1906 年 11 月 2 日，第 3 版。

③ 沈雨梧：《为“宁波帮”开路的严信厚》，浙江省政协文史资料委员会编：《浙江文史资料选辑》第 39 辑《宁波帮企业家的崛起》，浙江人民出版社 , 1989 年，第 65-71 页。

④ 陶水木：《浙江商帮与上海经济近代化研究〈1840—1936〉》，第 25−26 页。

⑤ 中国经济统计研究所：《吴兴农村经济》，彭泽益编：《中国近代手工业史资料（1840—1949）》第 2 卷，中华书局，1962 年，第 83-85 页。

⑥ 周庆云：《南浔志》卷 46，1928 年，第 47 页。

善等人都成为浙江铁路公司的关键发起人及主要股东。[①]

除了上述地域因素、科举功名、产业背景三方面对于浙路公司大股东群体的形成产生影响外，各个大股东之间多样的政治与商业关系来往，也是公司得以在较短时间内汇集起浙江各地工商学界名士的关键基础。浙路公司大股东彼此间紧密而多样的经济联系，架构起现代铁路公司背后复杂的社会关系网络。

其一，浙江籍官员在北京官场发挥了积极作用，他们在浙路公司创办之初即联合奏陈，以示支持。他们也运用科举与讲学网络推动浙路公司获得更多政治支持。汤寿潜与张謇最早因志同道合的“立宪革新”志向结识。[②] 浙路公司副理刘锦藻则与张謇为光绪甲午科的同科进士，两人因此相识。刘锦藻曾推举汤寿潜担任浔溪书院山长，在书院讲学。[③] 三人最初因相同的革新志向在商业、政治事件中多有来往，又因科考、文教而建立起联系，这促使三人在筹办江浙两省铁路自办时实现再次联合。

其二，浙江商人之间形成了多重交叉持股关系。这使得他们在浙江铁路公司经营方面更容易达成一致利益，同时也利用公司间的交叉持股实现铁路建设中的资源最优组合。叶景葵即曾与浙江铁路公司的另外几位股东蒋抑卮、胡藻青、沈新三等人一同考察、投资汉冶萍公司。[④] 此外也有多位股东同时投资汉冶萍公司、浙江兴业银行、四明商业银行等不同产业。

图 2　浙江铁路公司核心股东投资其他产业网络

资料来源：浙江铁路公司核心股东投资其他产业情况从相关人物传记、史料汇编、报刊等各类资料中搜集、整理形成。以四明商业银行为例，其股东构成人员参见宁波市政协文史委员会编：《〈申报〉宁波帮企业史料》，宁波出版社，2012 年，第 2 页；《四明银行批准注册》，《申报》1909 年 1 月 14 日，第 18 版；陶水木编著：《近代浙商名人录》，浙江人民出版社，2005 年。

---

① 渠：《浙路股东开会续记》，《申报》1906 年 11 月 2 日，第 3 版。

② 张謇著，文明国编：《张謇自述》，安徽文艺出版社，2014 年，第 33 页。

③ 陈志放：《汤寿潜年谱》，政协浙江省萧山市委员会文史工作委员会编：《汤寿潜史料专辑——萧山文史资料选辑（四）》，政协浙江省萧山市委员会，1993 年，第 618 页；周庆云：《南浔志》卷 3，1928 年，第 1–2 页。

④ 叶景葵：《我与本行关系之发生》，叶景葵撰，柳和城编：《叶景葵文集》上册，上海科学技术文献出版社，2016 年，第 282 页。

其三，在同乡与商业网络的基础上，浙路公司的投资者群体也存在着广泛的同族与联姻关系。这种亲属关系既是浙路公司前期众股东扩大投资最易凭借的关系网络，又是众股东在浙路公司内部中扩大自身权势最信任的关系基础。如浙路总理汤寿潜与公司核心股东蒋海筹为姻亲关系。父子一同入股的情况亦非少见。汤寿潜之子汤拙存、蒋海筹之子蒋抑卮也都积极参与到浙江铁路公司、浙江兴业银行的集资与运营之中。① 浙路副理刘锦藻的亲属网络也与公司大股东群的形成紧密相关。刘锦藻在当选浙路总理后，“刘氏家族以个人名义或由堂号出面认股 10000 元以上者达十几人之多。”② 可见，在浙路公司创办前期，亲属关系网络成为快速集聚资本的重要途径。

基于汤寿潜、刘锦藻两位公司总理的强大号召力以及浙江各府知名绅商的复杂社会关系网络，自浙江铁路公司成立起至第一年截股，其集资已逾四百万元，“计共招得整股五千一百六十余股，又零股九千八百余股，两共实收洋四百二十一万余元”。③ 出于股本安全与支取调度的考量，浙江铁路公司决定设立浙江兴业银行存放所收股本。④

浙江铁路公司的前期集资与经营显示出中国商人运用本土商业逻辑发展市场经济的努力，并在企业组织与资本集聚方面取得了成效。其早期融资的主要来源即是清代浙江长期形成的商人网络。浙江铁路公司在组织架构、吸收投资的筹备过程中，充分利用了传统同乡与家族关系的强大影响力与凝聚力。同时，社会关系网络又被吸纳到股份制与商法的运作逻辑中，现代公司的组织形式与经营逻辑激发了传统社会内在的商业活力。

二、盛袁之争：铁路管理权动荡下的自办与借款之辩

浙江铁路公司在本地商人支持之下资本规模日渐壮大，英商随即感受到压力并推动英国向清政府施加外交压力。清政府对于浙省铁路商办的态度逐渐犹疑不定。代表英商利益的中英公司并不认可盛宣怀“不废而自废”的说法，这给盛宣怀带来了巨大的外交压力。1905 年，英国驻华公使萨道义等英方人士发觉浙路公司已经开始修筑苏杭甬铁路，便加紧与清政府交涉，意图将此前议定的《苏杭甬铁路草合同》定为正约。虽然盛宣怀一直在交涉废约，但中英公司的态度始终不明确，这使得草约的谈判搁置数年，为此后浙江铁路公司的运营留下隐患：

> 《苏杭甬铁路草合同》业经盛宣怀商明作废，英公司曾已默许等语。查此案商办多年，迄无结束，要以草合同已否作废，为全案最要关键。究竟是否已废，英公司是否默许？著该侍郎详确覆奏。⑤

清政府认为英方对盛宣怀的“不回应”即是对合同“不废而自废”的“默许”。但英方显然并未如此理解合约交涉，而是认为应继续执行。清政府与中英公司在此问题上理解的差异直接导致之后浙江商民与邮传、外务两部对于自办正当性的争辩。

清政府与英方及浙江铁路公司交涉苏杭甬铁路事项，还时值清政府进行铁路机构改革。1906 年，盛宣怀执掌的铁路总公司裁撤，以往由各督办大臣监管的铁路归邮传部统一管理。以袁世凯为代表的北洋系在晚清政坛上权势日盛，盛宣怀之侄盛文颐在与盛宣怀的私人书信中也深切体察到盛宣怀在外务部与浙江商民之间的艰难处境：

---

① 蒋世承：《我的父亲蒋抑卮》，浙江省政协文史资料委员会编：《浙江文史资料选辑》第 46 辑《浙江近代金融业和金融家》，浙江人民出版社，1992 年，第 67 页。

② 闵杰：《浙路公司的集资与经营》，《近代史研究》1987 年第 3 期。

③ 《纪浙路股东开会详请》，《申报》1906 年 10 月 31 日，第 3 版。

④ 叶景葵、潘用和编：《本行发行史（一）》，《兴业邮乘》第 141 期，1947 年，第 9–11 页。

⑤ 戴逸、李文海主编：《清通鉴》第 20 册，光绪三十三年十月初七日，山西人民出版社，2000 年，第 8938 页。

若废约拒绝借款，则庆邸、项城必相排挤。如得罪二公，恐不可收拾……况闻项城仍以借款办路为是。伯父倘或稍顾外部面子，江浙人民势必群起。怡和洋东业已北上，侄男愚意，最好电祝兰芳（舫），与其通融商办，责成其议结，如其不允，通告江浙代表诘责，一面通告各商埠与怡和以及英商断绝往来，庶几事可挽回。然如此办法，则项城一面势必得罪矣。现在如何宗旨，必须先与庆邸接洽。如南皮肯出来与项城商议办法，则我们不致受两面排挤。若决意得罪外部，此事万不可为。所谓得罪江浙人民，其祸尚远；若得罪外部，其祸速也。①

可见，虽然盛宣怀在 1898 年作为清政府的铁路督办大臣与中英公司签订了草合同，但随着清政府路政格局的转变，对英借款争议已非盛宣怀一人能够解决。

时任外务部尚书的袁世凯主张借款，并且最初主张对浙江商民的自办活动进行强力压制。汪大燮在与晚清著名政论家汪康年论及浙省铁路自办风潮时提及：

此事从前项城实持压制主义，幸陈筱石到京，始有转圜。筱石奏对时，上意甚怒，谓国家如此为难，而绅民不能体量。筱石奏云：绅民实不知此案原委，至其用心，不过为国家保全权利，别无他意。上意始解。复又告项城，君但知直隶、山东民情可以压抑，不知南中民气不同，专在字句间讨生活。若一味强压，必生暴动。且奸民太多，一经煽乱，万难收拾，不可不知。于是项城亦转心。②

袁世凯虽改变了其强硬态度，但其执掌下的外务部对此事的态度依旧偏向借用英款。同时，随着陈璧、吴重熹等袁世凯的幕僚担任邮传部要职，加之浙路一事所引起的内外动荡局面，邮传部的态度也随之倾向于借用英款："以今日财政支绌，暂假外人资本，振兴生利之实业，市面多此巨款周转，益觉流通，商业因之增盛，固甚便也。"③

外务部则已将苏杭甬铁路借款与否视作一个外交问题。这是因为中英公司宣称将对《苏杭甬铁路草合同》的相关纠纷采取外交手段。外务部认为苏杭甬铁路"为英使奉其政府之命请准英商承修五路之一，既经总理衙门照会允准，该国政府坚守前约，势难概行作废"。④可见，外务部在英方再次交涉苏杭甬铁路借款一事时采取倾向借用英款的态度，既受袁世凯亲英政策的影响，又受实际外交困难的掣肘。

但与此同时，浙江铁路公司业已成立，经两年集股筹资与建设，苏杭甬铁路江墅一段已经通车，浙路公司已开始计划下一阶段的铁路修筑。⑤在此情形下，清政府如果贸然收回对于浙江铁路公司的"商办上谕"，直接转为对英借款，势必会引起浙江商民的强烈反应。此时的浙江社会，邮传、外务两部欲向英借款的消息不胫而走，舆论纷争与"匪党"问题日益严重。⑥这就促使外务部最终放弃了直接取消浙省铁路商办的想法，转而寻求折中方案，即"借款筑路，分为两事"，苏杭甬铁路仍由浙省绅商修筑、管理，同时对英借款，但不以路产作抵押。这既保留了浙江铁路公司对于铁路的修筑与管理权，同时将英方借款作为筑路的储备款项。

---

① 《盛文颐致盛宣怀函》（光绪三十四年十一月十三日），陈旭麓、顾廷龙、汪熙主编：《盛宣怀档案资料》第 3 卷《辛亥革命前后》，上海人民出版社，2016 年，第 70 页。

② 汪大燮：《汪大燮致汪康年》，上海图书馆编：《汪康年师友书札》第 1 册，上海书店出版社，2017 年，第 845–846 页。

③ 《外务部会同邮传部具奏为苏杭甬铁路改苏为沪与中英公司订定借款合同二十四款恭折具陈伏乞圣鉴事 附邮传部会衔外务部附奏中英合作诸项事宜》，光绪三十四年二月初四日，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第 1 册，国家图书馆出版社，2011 年，第 546 页。

④ 《外部奏苏杭甬铁路历年商论情形及现议借款办法折 附上谕》，光绪三十三年九月十四日，王彦威、王亮辑编，李育民等点校整理：《清季外交史料》第 7 册，湖南师范大学出版社，2015 年，第 3706 页。

⑤ 《江浙铁路公司咨呈江督端方路工已成无须借款文》，光绪三十三年九月十八日，王彦威、王亮辑编，李育民等点校整理：《清季外交史料》第 7 册，第 3707–3708 页。

⑥ 《浙抚为消除因苏杭甬铁路借英款一案而生之暴动事照会浙江铁路总公司》，光绪三十三年十月十四日，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第 1 册，第 459 页。

在此政策下，1907 年外务部派汪大燮展开对英谈判。他曾经担任过中国驻英公使，对处理中英外交事务颇有经验。汪大燮向中英公司代表熙礼尔（E. G. Hillier）提出“借款筑路，分为两事”的办法：“另指的款，作为抵押，另订合同。其路事由中国自办，所有办理铁路事宜，概不载入借款合同之内。惟将来归还本息，仍由此路进款下拨付。”①

最终在双方的艰难谈判下，英方接受了这一办法。但对浙路公司而言，这实际上已经抹杀公司先前集资与经营的努力，更否认了浙江铁路的“商办”性质。1907 年底，笼罩在危机下的浙江铁路公司派代表张元济、孙问清同江苏铁路公司代表许鼎霖、王同愈、杨廷栋进京谒见外务部堂官，商谈拒借英款事项。此次谈判中浙路公司代表态度强硬，坚持以商办与拒款为原则，“项城坚请代表看卷，代表不得已而看焉……闻临别时问谓英人如将江浙人杀完，此路可给英造云”。② 外务部则强调政府外交困难，并解释了“借款筑路，分为两事”的合理性，这使得浙路代表的态度有所动摇。

1908 年 3 月，外务部、邮传部与中英公司代表正式订立《沪杭甬铁路借款合同》二十四款，改苏杭甬为沪杭甬，规定以两部的名义向英国银行借 150 万英镑（约合银 1000 万两），不以江浙路产作抵押。在借款方式上，该合同规定以存款方式由邮传部按期拨款给两省铁路公司。③ 同时，以该合同内容为基础的《江浙铁路公司存款章程》十四条也由邮传部奏定颁布实施。最终，外务、邮传两部“借款筑路，分为两事”的做法得到了清政府的认可。

浙江铁路公司的上层股东最终接受这一方案，主要由于以下三个因素：

其一，《借款合同》与《存款章程》基本尊重了浙路“完全商办”的核心利益。《沪杭甬铁路借款合同》第十九款规定：“本合同内所言之铁路，将来或以为有益，或以为必需，建造枝路，由中国国家以中国款项自行修造。如须用外国资本，则先尽公司商办。”④《江浙铁路公司存款章程》第二条和第三条中也对浙江铁路商办性质与自主管理权利进行了明确：“沪杭甬一线承受邮传部存款仍系完全商办，并无变更”，“沪杭甬路事中英公司毫不干涉”。⑤

其二，浙路总理汤寿潜提出的“继续集股、免动部拨存款”的倡议维持了浙江商人的集股信心。在两约签订后，汤寿潜曾“请明大会股东，询谋佥同，赶收认股，为免动存款之计”。⑥ 这使浙路股东认为，浙路公司虽不得不承领邮传部拨款，但只要不实际使用这笔款项，继续筹款集股，就有进一步回旋的余地。

其三，盛宣怀似乎有意掩盖了 1903 年与英商废约交涉时的实际情况。外务部在协商对英借款的过程中认为，盛宣怀“不废而自废”的说法是一种自欺欺人的说辞：“当时既欲议废，自应索取凭函，方能作准。若在我先有允许照会，而在彼后无废撤明文，遂欲指为默认，勾销前案，直自欺耳！何能强人必从？”⑦

这意味着，外务部如欲撤废草合同并无充分理据，英方对清政府处理态度亦随之产生怀疑：

---

① 宓汝成：《中国近代铁路史资料（1863—1911）》第 2 册，第 850 页。

② 汪大燮：《汪大燮致汪康年》（光绪三十三年十二月初四日），上海图书馆编：《汪康年师友书札》第 1 册，2017 年，第 875 页。

③《外务部邮传部会奏苏杭甬铁路改苏为沪与中英公司订立借款合同折 附合同》，光绪三十四年二月初四日，王彦威、王亮辑编，李育民等点校整理：《清季外交史料》第 7 册，第 3772–3776 页。

④《外务部邮传部会奏苏杭甬铁路改苏为沪与中英公司订立借款合同折 附合同》，光绪三十四年二月初四日，王彦威、王亮辑编，李育民等点校整理：《清季外交史料》第 7 册，第 3776 页。

⑤ 交通部、铁道部交通史编纂委员会编：《交通史路政编》第 16 册，交通部、铁道部交通史编纂委员会，1935 年，第 113 页。

⑥《致钦差日本考察宪政大臣李阁部堂》，光绪三十四年三月十一日，政协浙江省萧山市委员会文史工作委员会编：《汤寿潜史料专辑——萧山文史资料选辑（四）》，第 569 页。

⑦《外部奏复陈苏杭甬铁路借款磋商为难情形折》，光绪三十三年十月二十四日，王彦威、王亮辑编，李育民等点校整理：《清季外交史料》第 7 册，第 3720 页。

“英使迭次照会臣部，或谓浙抚纵令绅商抵制，故作难题；或谓浙省绅民无理之举动，颇有险碍；或谓中政府如仍袖手坐视，深恐两国纠葛，华、英利益均受巨亏。”[①]

总之，浙江商人质疑盛宣怀对英交涉中“秘而不宣”的做法，这成为之后激化汤寿潜与盛宣怀矛盾的重要诱因。在上述因素的影响下，浙江铁路公司的核心股东不得不接受借款决定。清政府的借款决定使得此后浙江铁路公司的集资运营模式发生转变，日渐高涨的民族主义情绪被激发了，政治运动的浪潮将会深深影响企业经营的经济逻辑。

三、路亡浙亡：浙路自办的舆论浪潮与集资扩大化

清政府采取“借款筑路，分为两事”的办法尽力平衡了中英公司与浙江商人的利益诉求，也暂将此前复杂外交与内政问题解决。但浙路前有草合同后又准许商人集股筹款，名为完全自办又须接受邮传部拨款，这一系列自相矛盾的现实使得浙江商人与清政府之间的矛盾愈发严重。

在浙江商民看来，清政府的对英借款是一种卖国行为，否认了浙江商人前期维持商办、筹股集资的努力。浙江铁路公司如欲保持股本，维持有利的商业环境，唯有顺应此时社会上日益高涨的民族主义情绪。这一时期浙江商人将政治运动引入到公司的集资运营与认股宣传之中，并将晚清的商法《公司律》作为捍卫浙路商办正当性的工具。

苏杭甬铁路所引发的纠纷在浙江当地引发了广泛的民族主义情绪。汪大燮作为对英接触的外务部代表，首当其冲遭到浙江商民攻讦：

> 吾浙路自去岁借款事起，风潮剧烈，岌岌乎有不可终日之势矣。死灰复燃，谁主其谋？非级居高位拥厚禄之汪大燮其人乎？……以浙人而卖浙路，吾浙之蟊贼也。一国之蟊贼，则一国之人尽得而诛之；一乡之蟊贼，则一乡人尽得而诛之。况汪之罪大恶极，而谓吾浙之不能声其罪而讨之耶？……食其肉而寝其皮，亦不足以掩其过。[②]

实际上，汪大燮的对英交涉谈判空间颇为有限。汪大燮曾对许宝蘅道出苦衷：“此案原因极复杂，借款办法万不能改，南中诸君徒知英公司草约逾期不办，系彼自废，不知为国际交涉，英公司乃第二层事也……议将此案始末，详叙一函，另筹借款办法，致杭沪公司。”[③]

与此同时，以汤寿潜和刘锦藻为代表的浙路公司核心成员开始将铁路问题作为民族主义议题进行宣传与论述。例如，浙路股东将英方对盛宣怀“不废而自废”之说的反驳，视为英方干涉中国内政、企图夺路的行为，“奉旨允准举绅集股，苏附于浙，公司已立。该商死灰复燃，该领直以外交官干犯对等国之内政权，万国无此法。”[④] 浙江商人坚持盛宣怀的“不废而自废”之说，以此否认英方交涉的合理性：

> 英公司为路事交涉，先后已十年，案牍累寸，英使与其领事，从前亦止争该公司所订之草议，彼以为争草议即争实约，今又撇开草议，而争实约，谓：“盛无废约之权”，何盛有与英公司缔约之权？谓：“英公司无答复废约之权”，何英公司有承认盛大臣缔约之权？假息壤之名，行商於之诈，真视吾浙人人皆楚怀也。来书又曰：“英使即承认废去英公司承办之草约，而总署所允实使五路之约，固犹铁案未动。”是恐英使夺路之无词，而我自为之圆说。实使矛其前，英

---

① 《外部奏苏杭甬铁路历年商论情形及现议借款办法折 附上谕》，光绪三十三年九月十四日，王彦威、王亮辑编，李育民等点校整理：《清季外交史料》第7册，第3705页。

② 远公：《敬告吾浙父老书》，《全浙公报》1909年7月6日，第5版。

③ 许宝蘅：《许宝蘅先生文稿》，光绪三十三年八月二十九日，中国书籍出版社，1995年，第181页。

④ 《苏杭甬铁路档》，浙江省政协文史资料委员会、杭州师范大学民国浙江史研究中心编：《辛亥革命浙江史料汇编》第3册，第291页。

公司盾其后，外部更从而为之词，其狡窟由一而三，其枝节由乙而甲，外部或不为吾浙计矣！[①]

当舆论风潮兴起之后，浙江铁路公司将民族情感内嵌于集资进程之中，有意将普通大众的爱国热情转化为实际的经济行为。社会舆论对于清政府“借款卖路”行径的发酵进一步带动了普通民众的集资参与度，“自浙路拒款事起，甬之人交相劝勖，发奋踊跃，筹认路股，不数月间得数百万。非必甬人尽有余资，足以投诸营业也。为保路权，为御外侮，即缩衣节食而有所不惜，世于是称甬人之雄毅焉”。[②]

在此期间，浙江铁路公司对公司集资形式也进行了重要调整，其集资目标逐渐从商绅富户转向普通民众。以 1907 年 11 月为分界点，前期浙江铁路公司的股东以工商业人士为主，个人投资数额较大，为公司奠定了关键资本基础。而在此之后，浙江铁路公司对股票面额进行调整，“浙公司向意每一整股百元，零股五十元。今改议发给每零股五元之股票”，“不论零股、整股，要求公司分五年收取，每年缴五分之一，收股时期由公司报告”。[③] 分期缴纳股款的方式，为股东提供了更充裕的资金准备和调配时间，尤其对中小股东而言，这种形式减轻了其入股的经济和心理负担。汤寿潜在该时期的集股演说也明显体现出公司集资目标的变化：

现在督抚会奏要验资，外国人笑我们是“纸上富贵”，这个脸第一靠宁波人做的，但宁波人亦不能单靠着几个人，还须人人尽心尽力，好在每股五块洋钱，当时全缴、五年分缴均无不可。譬如一个东洋车夫一年一块钱，每天少吸几根纸烟便省得出来，总算铁路股东。[④]

而民族主义运动并未帮助浙路公司获得持续大幅的股本增长。1907 年后浙路公司的小股东数量的确实现了大幅增长，但实际认股缴款数额并未随之成正比增长。1908—1911 年浙江铁路公司的路股报告显示（见表 1），其每届续收股本分别为 204.42 万、136.88 万、118.11 万、46.63 万，呈逐渐下降趋势。

表 1　1908—1911 年浙江铁路公司实际收股情况　　单位：万元

届数	年份	该原收股本	该续收股本	本届续收股本
三	1908 年	485.62	207.47	204.42
四	1909 年	489.95	340.01	136.88
五	1910 年	489.95	458.13	118.11
六	1911 年	489.95	504.76	46.63

说明：以上数据统一保留两位小数。每届该续收股本应为前一届该续收股本与本年本届续收股本之和。表格内数据系据原始史料录入，可能与实际计算结果存在误差。

资料来源：《商办全浙铁路有限公司报告》，光绪三十四年至宣统三年，上海图书馆藏。

---

① 《浙路总副理董事会全体复北京浙路办事处某侍郎函》，政协浙江省萧山市委员会文史工作委员会编：《汤寿潜史料专辑——萧山文史资料选辑（四）》，第 559 页。

② 天目秋樵：《对于宁郡浙路维持大会之观感》，汪林茂主编：《浙江辛亥革命史料集》第 2 卷《民族主义与爱国主义运动》，浙江古籍出版社，2013 年，第 205 页。

③ 《浙江旅沪同乡拒款会纪事》，《申报》1907 年 11 月 11 日，第 3 版。

④ 《汤总理演说稿》，《申报》1907 年 12 月 16 日，第 4 版。

四、耗由款生：部款亏耗与拨付矛盾

除了通过集资社会化维持有利的商业环境，浙江铁路公司所面临的另一个困难是如何处理清政府对英借款。公司股东与浙江商民都不满意《沪杭甬铁路借款合同》和《江浙铁路公司存款章程》，随后清政府执行这两份合约的方式更令双方的矛盾趋于激化。

这两份合约本质上为“一事两约”，即邮传、外务两部向中英公司借款，依照《借款合同》执行。同时由邮传部将所借款项定期拨付给浙江铁路公司，依照《存款章程》执行。此款项相当于以邮传部为中介，负责对外借款与对内拨付。款项由中英公司交付伦敦汇丰银行归入邮传部存款项下，中国所需款项开支费用，由邮传部自定由伦敦汇丰银行汇至上海汇丰银行，借款共 150 万英镑（约折合 1000 万两白银）。所汇款项存放于该银行，听候铁路事提用。对于该笔存款的具体拨付、利息、认垫等问题，两约中均有所说明。

对于存款总额及拨付周期，《江浙铁路公司存款章程》第四条规定应分两期拨付，并对章程的存废条件进行了特别说明。该章程规定，如果款项拨付出现延期或缺额的情况，则章程作废：

> 此项存款约计一千万两，其拨存时或不及一千万两，总以多不过一千万两，少不过七百五十万两为度，由邮传部分期拨付。每届拨付之前十日由邮传部电知江浙公司接收。第一期自光绪三十四年二月初四日起于七个月内拨付八十万两，第二期于十二个月内一律拨清。如有事故可展至十八个月，至迟不得过二十四个月，倘到期不能拨付或拨付不全者，此项《存款章程》即日作废。沪杭甬路局即查照已收之实存本息，限六个月内如数缴清，至迟不得逾十二个月。①

对于存款利息与认垫方面，《江浙铁路公司存款章程》第六条规定：

> 此次存款常年五厘五毫起息，每半年付息一次，所有部借合同内中英公司应得之九三扣及九三扣虚息，提付余利及提付余利虚息，还本小二五行用，还利小二五行用，伦敦存款四厘亏息，购料包用及购料包用虚息，共九款……其余不敷之款由度支部、两江总督、江苏巡抚、浙江巡抚及邮传部先行分垫，以上垫款俟江浙两公司获有余利时即于原奏江浙两公司承认报效余利中每二十分中之一分，尽数归还垫款。②

对于存放银行、拨付流程方面，《沪杭甬铁路借款合同》第十四款规定中英公司借款通过汇丰银行拨付邮传部：

> 借款进项，或在中国，或在伦敦交付汇丰银行，归入邮传部存款项下……其在伦敦所存之款按常年四厘给发利息，在中国所存之款，按照该银行之息率给息，或作来往，或作定期，嗣后酌定。银行将借款所进净数暨生发之利息存放，听候邮传部或其所派之人提用。③

存款的具体拨付、利息、认垫等事项虽已进行相应规定，但两约签订后，浙江商民坚持“不动存款”以维持铁路自办，该笔借款的具体存放与拨付也问题丛生，主要体现在以下三个方面：

其一，外务部与邮传部在签订两约前对存款利息的预估存在失误。邮传、外务两部定约时更多虑及如何说服浙江铁路公司接受“借款筑路，分为两事”的条件，平息浙省因自办铁路诉

---

① 《奏为拟议江浙铁路公司存款章程十四条恭折仰祈圣鉴事》，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第 1 册，第 561 页。

② 《奏为拟议江浙铁路公司存款章程十四条恭折仰祈圣鉴事》，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第 1 册，第 562–563 页。

③ 《外务部会同邮传部具奏为苏杭甬铁路改苏为沪与中英公司订定借款合同二十四款恭折具陈伏乞圣鉴事》，光绪三十四年二月初四，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第 1 册，第 539 页。

求而动荡的社会形势。邮传、外务两部上奏的内容中也多为阐明借用英款的紧迫性与合理性，对于所借款项的本金与利息偿还问题提及甚少。浙江铁路公司在两约签订前也曾与邮传部就条约内容进行协商，但条约实际签订后浙路公司认为“紧要关键均未办到”。①

其二，借款折扣、利息及实际汇率波动等问题造成款项的巨额亏耗。② 借款亏耗约计 349 万两，按照章程规定该亏耗须由江苏和浙江两铁路公司、江浙两抚与度支部共同承担。邮传部指定上海交通银行为缴款处所，上述各方须将认垫的亏耗款项解缴至该银行。江苏与浙江铁路公司承担约八十五万两，其余亏耗度支部每年认垫银两万两，江苏督抚与浙江巡抚每年认垫银三万两，邮传部每年认垫银一万两。③

浙路公司本已做好“不动存款，继续筹款”的计划，以维持自身的拒款商办立场，而此时的巨额亏耗又增加了公司的运营负担。这又进一步加深了浙路股东及浙江商民对于外务、邮传两部签订两约的不满，“查浙省认耗之款，原为存款而起。有存款始有耗，无存款即无耗，此理之灼然者也”。④

其三，邮传部拨付款项的迟滞进一步激化了浙路公司的对立态度。按照前述章程规定，邮传部应分两期拨付款项。原定第一期在 1908 年 9 月 28 日（光绪三十四年九月初四日）前拨付浙路公司 80 万两，第二期在 1909 年 2 月 23 日（宣统元年二月初四日）前将其余款项全部拨清。但直至 1909 年 4 月，第一期款项仍未如期拨清，只拨付 50 万两。⑤ 浙路公司由此更加坚持要求拒款废章交涉。

1909 年 4 月，在邮传部超过约定拨付全部款项定期限近两个月时间的背景下，浙江铁路公司着手与邮传部交涉存款与废章问题：

> 既无事故不可展，则一满十二个月即为到期拨付不全，即应照章将此项存款章程即日作废也。条文所著炳若丹青。今自上年二月初四日起，扣至本年二月初四日止，已得十二个月，确届章程第一期拨清之限。今且十四个月矣，并未闻有何项事故。中英公司无论一千万与七百五十万固未拨付，即第一期之八十万两尚未能照章拨清，必中英别有未能拨清之原因，不得已而自甘蹈此违章作废之咎。今期已逾矣，章已违矣。⑥

此时浙江铁路公司对邮传部仍保有信任，期待凭借拨款逾期的时机将合同就此作废，“幸而拨款逾期，《存款章程》终有作废之日，非英人自虞小票利益之险，而靳投资本，必大部深鉴两公司强领存款之苦，而勉为解铃”。⑦ 面对浙路公司对于存款拨付时间的询问与议废章程的诉求，邮传部置诸不答。浙路公司股东再次上书邮传部诘问拨款时间与废除章程的问题：

> 直至本年三月初三日，两公司呈请将《存款章程》作废，大部犹是置诸不答，两公司实无从索解。中英公司未能照拨，在大部万不至拥存款之实，而今江浙两省认存款之亏，两公司又被存款之名而受其害。夫大部既不欲欺外人，更安忍欺人民乎？⑧

---

① 《苏浙路公司上军机处外务邮传农工商三部暨江浙代表电（为不认借款亏耗）》，《新闻报》1908 年 3 月 12 日，第 3 版。

② 《沪杭甬铁路部借外款之亏耗》，《盛京时报》1911 年 1 月 15 日，第 3 版；《沪杭甬铁路部借外款之亏耗（续）》，《盛京时报》1911 年 1 月 17 日，第 3 版。

③ 《浙江铁路公司汤寿潜等咨呈邮部拨款逾期存款章程遵章应废、江浙两省认亏耗事咨呈浙江巡抚等（两件）》，宣统元年五月十五日，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第 2 册，第 35–36 页。

④ 《浙路公司汤寿潜等为呈覆沪杭甬存款逾期拨付不全所认亏耗应否续解或请电部请示办理事咨呈浙抚增韫》，宣统二年二月十三日，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第 2 册，第 130 页。

⑤ 《驻沪浙江公司为江浙铁路公司存款章程十四条事咨呈邮传部》，宣统元年三月，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第 2 册，第 17–19 页。

⑥ 《驻沪浙江公司为江浙铁路公司存款章程十四条事咨呈邮传部》，宣统元年三月，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第 2 册，第 17–18 页。

⑦ 《苏浙铁路公司咨呈邮传部文》，《申报》1909 年 7 月 9 日，第 4 版。

⑧ 《苏浙铁路公司咨呈邮传部文》，《申报》1909 年 7 月 9 日，第 4 版。

面对浙江公司股东的诘问，邮传部的表态有意避开原定章程中“逾期作废”的规定，并提出《存款章程》本身依附于《借款合同》的说法，以此驳回了废章请求。[①]邮传部意图通过这种“依附说”及强调《借款合同》的涉外性迫使浙江铁路公司放弃废约交涉。这种做法再次加深了双方的矛盾，浙路公司强烈反驳了邮传部的“合同依附说”：

> 《借款合同》既始终不见“两公司”字样，《存款章程》又无两公司应遵守《借款合同》之明文，而谓两公司应按照《借款合同》办事者，天下古今必无此理。惟此项《借款合同》，大部既与外务部会奏于前，自有应行按照办事之理，而拨款之期既可不复按照合同，两公司自确信大部于合同已经作废。两公司不认合同之说，既非一时之愤懑，亦非一面之强词，凡条约与法律皆有拘束全国之效力，条约与法律有异同时，则以法律为准。今《借款合同》国家与英人合订，是条约也；《存款章程》得旨颁行，是具有法律之效力者也。然《借款合同》中此造为中国国家，彼造为中英公司，故我国上下皆当遵守此合同，不可仅责全中国之江浙两省之铁路公司。《存款章程》中此造为邮传部，彼造为江浙两公司，故惟大部与两公司所独应遵守，而不能普责诸全中国人。两公司所以遵守《借款合同》之义务，毋庸过于寻常之中国人民，与《存款章程》之专为两公司所必遵守者，范围大有广狭之殊。且《借款合同》与《存款章程》不相符合处甚多，究应何去何从，在大部之作用如何，诚不敢妄测高深，在公司则断言之曰：知有章程不知有合同！且当时外务部既订《借款合同》，何以又经大部奏定《存款章程》？若如大部今日之意，则《存款章程》一骈指已耳。敢问大部，将执何词以为两公司之教令？至《存款章程》之应废，则正照奏案办理，无所谓有权无权也。[②]

浙路公司从法理角度表达了对《借款合同》与《存款章程》适用对象不同的理解。他们认为，正因签订《借款合同》与《存款章程》的主体不同，浙路公司也并未出现在《借款合同》之中，便没有遵照该合同的义务，更不能借此否认《存款章程》因款项拨付不全而废除的诉求。

1910 年盛宣怀回任邮传部右侍郎，加之邮传部对于拨付逾期的消极态度，浙江铁路公司与邮传部、外务部的矛盾就更为激化。汤寿潜上奏弹劾盛宣怀，将其称为“苏浙路罪魁祸首”。汤寿潜强硬的态度引起了清政府的强烈不满，谕令汤寿潜革职，不准干预路事。[③]汤寿潜是浙路公司的核心，清政府的革职决定随即激起了公司大小股东的愤怒。浙路公司条陈邮传部的数条“罪状”，包括违反先旨、背叛宪法、蹂躏商律、剥夺民权、摧抑商路。[④]在浙省社会民情涌动的情况下，浙江巡抚增韫上奏呈请皇帝留汤寿潜继续在浙路公司“自效”：

> 今汤寿潜获谴革职，朝廷黜陟自有权衡。惟股东血本所在，路事为重，工程正在吃紧，尤不便遽易生手，应请代奏重予恩施，以洽商情而维路政。又准各股东、丁忧御史徐定超等呈称，遵照《公司律》由董事局招集各股东于八月初八日上海开会集议，取决多数公论，仍以汤寿潜信用素孚，即遵照部咨公选，亦属全体一致，恳代奏俯顺舆情，仍责成汤寿潜办理等情，理合陈情代奏。[⑤]

直至 1910 年 6 月，汤寿潜的态度依然强硬，坚持认为邮传部拨款逾期已经构成废章条件，以公司并未动用部拨存款为理由请求废章。“自光绪三十四年三月十三日邮传部奏定章程之日起……

---

① 《邮传部为苏浙路与英方所订合同各方序次问题照会苏浙路总协理汤寿潜等》，宣统元年五月十三日，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心，浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第 2 册，第 25–32 页。

② 《苏浙铁路公司为请据理准法而如数拨款事呈邮传部文》，宣统元年五月二十八日，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第 1 册，第 43–45 页。

③ 《邮传部致浙江铁路公司照会》，政协浙江省萧山市委员会文史工作委员会编：《汤寿潜史料专辑——萧山文史资料选辑（四）》，第 759 页。

④ 《奏为邮传部倒行逆施祸发浙路害全中国谨列款纠参请饬派清强无欲之重臣彻查根究以固人心而保路权恭折仰祈圣鉴事》，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第 1 册，第 218–257 页。

⑤ 《浙抚请留汤寿潜在路自效之原奏》，《申报》1910 年 9 月 20 日，第 3 版。

将二十七个月矣，不知有何事故，邮传部仅先后拨路局银一百八十万两，浙路三成之二，计一百二十万两，悉存沪庄无动。”[①]

浙路公司与邮传部就拨款逾期与议废章程两事一直僵持到1911年。邮传部的态度开始松动，一方面三年内邮传部确未将约定款项如期拨付，另一方面浙江铁路公司拒不配合认缴亏耗的强硬态度与浙江商民强烈的抗议风潮已不容忽视。

在浙路公司与邮传部僵持期间，沪杭甬铁路的关键路段沪杭段已顺利建设通车，[②] 这直接影响了清政府的决策。此时邮传部意识到，执意要求浙路公司承领该笔款项已无意义。邮传部决定停止浙省认垫借款亏耗，并准许浙江铁路公司将拨款缴回，“贵公司招股自办为天下先，实足使全国商务闻风兴起，本部断无反对之理。所有应缴前领款项，自应准如所请，贵公司亦应早为预备，以免临时延误……是上年二月已具公司章程作废之理由，本年二月更得大部章程作废之许可”。[③] 这意味着，邮传部实际已经向浙江铁路公司的废章意愿妥协。中英公司在与邮传、外务两部历年交涉的过程中，已对浙省商民的自办决心有了清晰的认识，款项延期也为既定事实，因此最终达成妥协。邮传部与中英公司约定于1911年8月底“将借款一概交存汇丰银行，以凭会同取消前项合同”。[④] 至此，浙江铁路公司实现了其“商办”铁路的愿望。

五、结语

浙江铁路公司在清末的集资运营可大致分为前后两个时期。浙江铁路公司的前期集资主要来自浙西、浙东的纺织业、钱业商人及高层绅士。这些大股东努力组织现代企业形式的公司架构，运用同乡、家族、商业合作等社会网络，以及多个企业间的交叉持股，形成具有一致行动利益的公司董事会。商办铁路公司作为一种新兴的企业类型具有发展的不确定性，但浙江各府顶尖商人的社会声望、经济实力及其对该公司积极的投资意向为浙路公司搭建了有力的商业信用网络。商业信用融资成为浙江铁路公司能够在短期内汇聚大量资本，联通上下游企业的关键。

浙江铁路公司的后期集资范围借助民族主义风潮向普通民众扩展，公司对集股方式、股票面额进行调整，将集资活动进行社会化推广。这一时期浙路公司主张继续维持铁路商办，舆论所推动的“路亡浙亡”的民族主义认识，以及浙路公司提出的商律适用性辩论都在公共讨论中强化了这一主张的正当性。该时期浙路公司的股东社会化程度的大幅提升主要依赖于民族情绪的扩散。这显示出在社会信用制度不健全的背景下，股份公司尝试将民众的民族热情转化为投资资源，以调动广大民众的投资积极性的意图。但制度环境与金融知识普遍缺失的根本问题无法在短期内解决。因此，民族主义浪潮虽然为浙江铁路公司带来了广泛的社会支持，但未能进一步激发商业活力，也未能令本土企业发展获得新的政治空间。浙江铁路公司最终得以成功，仍然依赖本土士绅网络与商业网络的结合。

英方外债的出现进一步激发了当地的民族主义情绪，推动构建起浙江铁路的“商办之民意”。而借款亏耗又使得清政府在处置英方借款中承受亏损。这就进一步加剧了浙江商人对清政府的不满，最终导致了清政府对浙江商人的暂时妥协。

---

① 《浙江铁路公司汤寿潜等为苏杭甬路款部拨逾期明示章程应废请据情咨明浙人不能认此亏耗事咨呈浙抚增韫》，宣统二年四月二十四日，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第2册，第174–175页。

② 《沪杭通车纪事》,《申报》1909年8月14日，第19版。

③ 《浙路汤寿潜等为宣统元年及以后浙省认垫借款亏耗理应停解事咨呈浙抚增韫》，宣统三年三月初二日，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第2册，第290–291页。

④ 《邮传部为与中英公司约定西历八月底浙路将借款一概交存汇丰银行以凭取消先前合同事照会浙江铁路公司》，宣统三年闰六月十八日，杭州文史研究会、民国浙江史研究中心、浙江图书馆编：《辛亥革命杭州史料辑刊》第2册，第320页。

浙江铁路公司的建设过程显示出，一方面，清末中国商人既有的社会网络与商业传统有能力整合民间资本，形成现代股份制企业发展的内在动力；另一方面，清政府对内既要求以“官治”管控企业，对外又未能在国际法体系中有效处置外债问题，这就引发浙江商人在“官治”与外债的双重压力下，以民族主义相号召，从当地民众获取政治合法性与经济资源。本土商业传统与外交压力、“官治”逻辑以及民族主义运动之间的复调互动，也成为贯穿近代中国民间企业发展的历史线索。

References

Chen Xiaodong. “Huhangyong tielu fengchao zhong zhelugongsi de weiquan douzheng” (Zhejiang Railway Company’s struggle for rights in the Shanghai-Hangzhou-Ningbo Railway movement). *Suzhoudaxue xuebao (zhexue shehui kexue ban)* (Journal of Soochow University：Philosophy & Social Science Edition) 5 (2008).

Feng Xiaocai. *Zaishang yanshang: zhengzhi bianju zhong de jiangzhe shangren* (Business is business: the merchants of Jiangsu and Zhejiang in political changes). Shanghai: Shanghai jiaoyu chubanshe, 2019.

Gao Long. “Chuanhantielu zugu zhengshou wenti xintan” (A new study of the Sichuan-Hankou Railway’s tax subscription). *Qingshi yanjiu* (The Qing History Journal) 1 (2023).

Huang Tiecong. “1907–1908 nianjian jiangzhe renmin fandui suhangyong tielu jiekuan de douzheng” (The struggle of the people of Jiangsu and Zhejiang against the loans of the Shanghai-Hangzhou-Ningbo Railway between 1907 and 1908). *Shixue jikan* (Collected Papers of History Studies) 1 (1957).

Li Yu. “Shilun wanqing zhengfu de ‘shi xin’: cong Shanghai gushi dao ‘baolu yun dong’ ” (Study on the credit loss of late Qing government: from stock market crash in Shanghai to the Railway Protection Movement). S*ichuan daxue xuebao (zhexue shehui kexue ban)* (Journal of Sichuan University: Philosphy and Social Science Edition) 6 (2011).

Ma Linghe.“Jingji minzuzhuyi de beilun - guanyu jindai zhongguo dui tielu waizhai renshi licheng de sikao” (Paradox of economic nationalism: reflections on the history of understanding railway external debt in modern China). *Tianjin shehui kexue* (Tianjin Social Sciences) 3 (2003).

Ma Shi (Hosea Ballou Morse). *Zhonghua diguo duiwai guanxi shi* (The international relations of the Chinese empire). Trans. by Zhang Huiwen. Beijing: Shangwu yinshuguan, 1960.

Min Jie. “Zhelugongsi de jizi yu jingying” (Financing and operation of the Zhejiang Railway Company). *Jindaishi yanjiu* (Modern Chinese History Studies) 3 (1987).

Ma Linghe: Q*ingmo minchu tielu waizhaiguan yanjiu* (A Study of railway external debt in the late Qing and early Republican periods). Shanghai: Fudan University Press, 2004.

Mi Rucheng. *Diguozhuyi yu zhongguotielu 1847–1949* (Imperialism and the Chinese railway: 1847–1949). Shanghai: Shanghai renmin chubanshe, 1980.

Mi Rucheng. “Zhongguo jindai tielu fazhanshi shang minjian chuangye huodong ” (Private entrepreneurial activities in the history of railway development in modern China). Z*hongguo jingjishi yanjiu* (Researches in Chinese Economic History) 1 (1994).

Qi Longwei. “Lun qingmo de tielufengchao” (A study of political unrest on the railways in the late Qing Dynasty). *Lishiyanjiu* (Historical Research) 2 (1964).

Tao Shuimu. *Zhejiang shangbang yu shanghai jingji jindaihua yanjiu 1840–1936* (Study on Zhejiang merchant group and the modernisation of Shanghai economy, 1840–1936). Shanghai: Shanghai sanlian shudian, 2000.

Wang Zhizhong. *Zhongguo tieluwaizhai yanjiu: 1887–1911* (Chinese railway external debt study: 1887–1911). Beijing: Jingji kexue chubanshe, 2003.

Wang Jingyu. *Zhongguo jindai jingjishi 1895–1927* (Economic history of modern China: 1895–1927). Beijing: Renmin chubanshe , 2000.

Xiao Gongqin. “ Qingmo ‘baoluyundong’ de zaifansi” (Rethinking the “Road Protection Movement” in the late Qing Dynasty). *Zhanlue yu guanli* (Strategy and Management) 6 (1996).

Xian Yuhao. “Shilun chuanlu zugu” (Study of the Sichuan-Hankou Railway tax subscription). *Lishi yanjiu* (Historical Research) 2 (1982).

Zhang Kaiyuan, ed. *Zhongguojingjishi* (Chinese economic history). Beijing: Gaodeng jiaoyu chubanshe, 2002.

Zhao Xiaohong. “Cong fandi dao fanfeng: you zheluyundong kan xinhai geming zhi shehui jichu” (From anti-imperialist to anti-Qing government: on the social base of Xinhai Revolution from Zhejiang Railway Right Protection Movement). *Zhejiang shehui kexue* (Zhejiang Social Sciences) 11 (2011).

Zhou Donghua, ed. *Tangshouqian he tade shidai* (Tang Shouqian and his times).Tianjin: Tianjin renmin chubanshe, 2022.

How Merchants Finally Got Their Wish to Host a Railway: Funding and Operation of the Zhejiang Railway Company in the late Qing Dynasty (1905—1911)

ZHU Bingbing (Shanghai Jiao Tong University & Department of History; zbb2022@sjtu.edu.cn)

ZHAO Siyuan (Shanghai Jiao Tong University & Department of History; titaner@sjtu.edu.cn)

Abstract: In the late Qing period, for the railway companies had close relationship with the public interest in the form of enterprise organization, how a commercial railway could work within the established dynastic system of coordination with the political and economic structure was the difficulty faced by the commercial railway. The Zhejiang Railway Company adhered to the principles of ‘merchant-management,’ organized its structure according to the Western corporate form, fully integrated the network of shareholder relations, and promoted commercial credit financing. The Zhejiang Railway Company also sought to transform the nationalist enthusiasm of the local people into economic behavior and attempted to develop the market economic order according to the local commercial logic. The Ministry of Posts and Communications and the Ministry of Foreign Affairs gradually formed the position of ‘state-supervision’ in the successive debates with the Zhejiang Railway Company on the appropriateness of borrowing and the right to intervene in its affairs. The logical conflict between merchant-management and state-supervision shows the deep-rooted reasons for the complexities and twists and turns of building a market economy in modern China.

Keywords: Zhejiang Railway Company, railway self-run, company law, Tang Shouqian, Sheng Xuanhuai